



ETABL. 1951

BJERKÉNS PATENTBYRÅ KB

PATENTS • TRADE MARKS • DESIGNS — PATENT • VARUMÄRKEN • MÖNSTER

Mail : Box 5366, SE-102 49 Stockholm, Sweden
Courier: Östermalmsgatan 58, SE-114 50 Stockholm,
Sweden
Tel. : +46 (0) 8 662 08 70
Fax : +46 (0) 8 663 02 60
E-mail : stockholm@bjerken.se
Web : www.bjerken.se

Patent- och registreringsverket

Box 5055
102 42 Stockholm

Ink. t. Patent- och reg. verket

2012-10-01

Huvudfaxen Posten

* STEFAN BERGLUND, MSc
* STEFAN ISRAELSSON, MSc, MA
* JOAKIM WIHLLSSON, MSc
* MARIANNE NEELISSEN-SUBNEL, M.Sc., LLB
* JAN OLSSON, DIPL.-PHYS. (DE)
* JONAS LÖFGREN, MSc
* KENNETH GUSTAFSSON, MSc
* LISA EURENIUS, MSc
* HELEN SELEMARK, LL.M.
* JAKOB ARBORELIUS, MSc
* HERMAN PETTERSSON, LL.M.

* EUROPEAN PATENT ATTORNEY

Per fax till: 08-6660286
(Bekräftelse per post)

Vår ref: 58209 SE KG/KG

Datum: Stockholm den 28 september 2012

**Patentansökan nr. 1151120-1 i Sverige,
Scania CV AB**

Med hänvisning till patentverkets föreläggande i ärendet den 1 juni 2012 bifogas en ny uppsättning patentkrav 1-10. Det nya patentkravet 1 innefattar särdragen från de ursprungliga kraven 1 och 11. Patentkravet 1 har även förtydligats så att det nu framgår att det första ventilorganet är rörligt anordnad från en initial stängd position och det andra ventilorganet är rörligt anordnad från en initial öppen position. Det första läget har även definierats som ett första avgaskylande läge och det andra läget har definierats som ett andra avgasbromsande läge. Dessa förtydliganden har bl.a. stöd i beskrivningen av de föredragna utföringsformerna som visas på ritningarna. Bifogar en utskrift av det nya patentkravet 1 där de tillförda särdragen är markerade. Patentkraven 2-10 är oförändrade.

Den påpekade bristen avseende patentkravet 1 i föreläggandet inledning har åtgärdats då det nu framgår att det första ventilorganet är kvar i en initialt stängd position då avgasbromsen aktiveras.

I föreläggandet anförts två stycken dokument nämligen DE 10052953=D1 och US 2011/0132337=D2.

D1 visar ett roterbart ventilorgan som är anordnat i en förbindningsposition mellan en avgasledning 8 och en bypassledning 7 som är försedd med en avgaskylare 6. D1 visar ventilorganet i tre olika lägen A, B, C (Fig. 2-4) där avgaserna erhåller en varierbar kylning och ett varierbart tryck vid olika driftsförhållanden. Avgasernas tryck höjs i läget C för att möjliggöra

återcirkulation av avgaser genom ledningen 11 till förbränningsmotorns inlopp 13 vid driftsförhållanden då inloppstrycket är högt (se spalt 3, rad. 62-67 och spalt 4, rad. 21-36). I inget av de visade driftslägena A, B, C är avgasflödet helt blockerat vilket är fallet vid full avgasbromsning.

I D1 utnyttjas således inte ventilorganet för att öka avgasernas tryck med syfte att tillhandahålla en bromsning av fordonet. I D1 används ett specialutformat ventilorgan för att kyla avgaserna och öka avgasernas tryck. Det finns således ingen antydning i D1 till att utnyttja två separata ventilorgan och att styra dem på det sätt som definieras i patentkravet 1. Den kan för övrigt påpekas att den teknik som visas i D1 endast kan läsas in på de fem första raderna av patentkravet 1.

D2 visar ett avgassystem för en förbränningsmotor. Avgassystemet innefattar en avgasledning 145 med ett första ventilorgan 302 och en bypassledning 245 med en HC absorberande enhet 320 och ett andra ventilorgan 304. En ledning 273 för återcirkulation av avgaser är förbunden med bypassledningen 245. I föreläggandet hänvisas bl.a. till stycket [0044] i D1. Det nämns där att de två ventilorganen 302, 304 (602, 604) med hänvisning till Fig. 6 kan monteras på en gemensam axel som drivs av en gemensam aktuator. Öppnandet av det ena ventilorganet leder här till ett stängande av det andra ventilorganet. Det kan därefter utläsas att aktuatoren i en vidareutveckling kan justeras så att den ena ventilorganet kan regleras då det andra ventilorganet är stängt.

I D2 regleras varken kylningen av avgaserna eller en avgasbroms med de två ventilorganen 302, 304. Hur aktuator justeras för att möjliggöra reglering av ett av ventilorganen då det andra är stängt framgår inte av stycket [0044] eller någon annanstans i D2. Förekomsten av en kopplingsanordning som är styrd av en styrenhet nämns således inte. Det kan även påpekas att i de visade driftslägena A, B, C i Fig. 9 är de två ventilorganen 302, 304 som benämns "Throttle" och "Isolation valve" aldrig i det stängda läget samtidigt, vilket motsvarar full avgasbromsning.

Ingen av de anförda dokumenten D1 och D2 visar således ett ventilorgan i form av en avgasbroms. Förekomsten av en kopplingsanordning som möjliggör frikoppling av ventilorganen är heller inte känt genom något av de anförda dokumenten. En hypotetisk kombination av valda delar från D1 och D2 leder

således inte till ventilarrangemanget som definieras i patentkravet 1. Mot bakgrund av detta och de ovan nämnda skillnaderna mot D1 och D2 uppvisar föreliggande uppfinning enligt det nya patentkravet 1 nyhet och uppfinningshöjd. Vi ser således fram emot att ett slutföreläggande utfärdas i ärendet.

Om handläggaren mot förmodan är av annan uppfattning ber vi att ett ytterligare föreläggande utfärdas eller att kontakt tas per telefon.

Scania CV AB

gm

BJERKÉNS PATENTBYRÅ KB


Kenneth Gustafsson

Bil. Patentkrav 1-10

Patentkrav 1 med ändringar